Deutscher Bundestag **Drucksache 18/12787**

18. Wahlperiode 21.06.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Antrag

der Abgeordneten Steffi Lemke, Stephan Kühn (Dresden), Dr. Valerie Wilms, Peter Meiwald, Annalena Baerbock, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Dr. Julia Verlinden, Harald Ebner, Matthias Gastel, Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Ein ökologisches Gesamtkonzept Elbe auf den Weg bringen – Sohlerosion stoppen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Elbe ist einer der letzten verbliebenen naturnahen Flusslandschaften Mitteleuropas. Die Elbauen zeigen sich vielfältig: Moore, Binnendünen, Geestkanten, Auenwälder, Wiesenlandschaften und Altarme prägen die Landschaft. Diese außergewöhnliche Naturlandschaft ist eine Achse der Biodiversität, Hotspot der Artenvielfalt, Heimat unzähliger seltener Tier- und Pflanzenarten und von internationaler Bedeutung für die Biodiversität. Über 400 Flusskilometer erstreckt sich hier das länderübergreifende UNESCO Biosphärenreservat „Flusslandschaft Elbe“ und fast der gesamte Lauf der deutschen Elbe steht als FFH-Gebiet unter Schutz.. Natur und Landschaft locken eine zunehmende Zahl von Touristen an.Damit entwickelte sich der Tourismus zu einem wesentlichen Wirtschaftsmotor der Region. Rückläufig hingegen ist die Bedeutung der Elbe für die Schifffahrt. Der naturnahe Fluss, mit beweglichem Sandbett und schwankender Wasserführung, kann und konnte keine verlässliche Befahrbarkeit für immer größere Schiffstypen gewährleisten. Mit dem Zusammenbruch der Schwerindustrie in den neuen Bundesländern ging nach 1989 auch der Bedarf zurück. Im Jahr 2015 wurden nur 0,32 Millionen Tonnen transportiert, 2016 waren es 0,35 Millionen Tonnen.

Klimaveränderungen, Sohlerosion, Baumaßnahmen und Niedrigwasserstände bedrohen das wertvolle Ökosystem der Elbelandschaft. Besonders problematisch sind die Ausbau- und Unterhaltungsmaßnahmen an der Elbe. Eine tatsächliche Mindesttiefe der Fahrrinne von durchgängig 1,60m wurde trotz großer baulicher Anstrengungen und einem Mitteleinsatz von 392 Millionen Euro verfehlt. Schwankende Abflüsse und insbesondere langanhaltende Niedrigwasser erlauben keine garantierten Tauchtiefen und damit keinen planbaren Schiffsverkehr. Die Bedeutung der Elbe für den Transport von Gütern geht deswegen kontinuierlich zurück. Statt die Schifffahrt zu befördern, treiben die Ausbau- und Unterhaltungsmaßnahmen die weitere Sohlerosion an. Seit weit mehr als 100 Jahren tieft sich die Mittelelbe abschnittsweise pro Jahr um bis zu 2 cm ein. Durch die Erosion

entfernt sich der Wasserspiegel des Flusses stetig von der Aue, wodurch der Feuchtlebensraum Aue immer weiter trocken zu fallen droht. Dies hat neben negativen Folgen für die Biodiversität auch für die Infrastruktur, die Landwirtschaft und den Tourismus sowie die Schifffahrt existentielle Auswirkungen. Verschärft durch Ausbau, Begradigung, Vertiefung und Eindeichung und die Einengung der Überschwemmungsgebiete kam es während der Hochwasser der Elbe von 1994, 2002, 2011 und 2013 zu historisch höchsten Wasserständen. Auch der schlechte Zustand und die Zerstörung von Flussauen begünstigen gefährliche Hochwasserereignisse. Dabei können Pegelstände durch ökologische Hochwasserschutzmaßnahmen massiv gesenkt werden.

Der Elbe mehr Raum zu geben und die Erosion der Sohle zu stoppen und umzukehren, ist für Erhalt der Naturlandschaft und den Hochwasserschutz notwendig, während Ausbau- und Unterhaltungsmaßnahmen hier entgegenstehen.

Die Ansprüche an die Elbe sind sehr verschieden – zwischen Erhalt der Natur, Hochwasserschutz, Tourismus und dem Streben nach vermeintlich besserer Befahrbarkeit – und Ursache für jahrzehntelange Diskussionen. Mit dem seit 2011 laufenden Prozess, der im Januar 2017 im „Gesamtkonzept Elbe - Strategisches Konzept für die Entwicklung der deutschen Binnenelbe und ihrer Auen“ mündete, versuchten das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und angrenzende Bundesländer diese Interessen zu bündeln und miteinander in Einklang zu bringen. Diese Bemühungen um einen Interessenausgleich zwischen den Interessen des Naturschutzes, des Tourismus-, der Wasserwirtschaft und der Schifffahrt sind begrüßenswert, jedoch liegen bislang keine konkreten Lösungen vor. Das im „Eckpunkte für ein Gesamtkonzept Elbe des Bundes und der Länder“ (Mai 2013) beschriebene Ziel, „die umweltverträgliche verkehrliche Nutzung sowie die wasserwirtschaftlichen Notwendigkeiten mit der Erhaltung des wertvollen Naturraums in Einklang zu bringen“ erreicht das Gesamtkonzept bisher nicht. Vielmehr stellt es einen Rahmen dar, in dem offene Fragen, Leerstellen und Konflikte benannt werden. Der Prozess der Sohlenerosion wird als Hauptproblem für die Flusslandschaft Elbe anerkannt, die Lösungsvorschläge für dieses Problem bleiben jedoch bisher vage bzw. sollen modellhaft erprobt werden. Der Zielkonflikt zwischen dem beabsichtigten Stopp der Sohlerosion und dem fixierten Unterhaltungsziel einer Mindestfahrrinnentiefe von 1,40m an 345 Tagen (unter Gleichwertiger Wasserstand (GlW) 2010) pro Jahr wird nicht aufgelöst.

Deshalb gilt es nun den vorgelegten Rahmen zu konkretisieren und mit Parametern, Zeitplänen, Inhalten und Lösungsansätze zu füllen, damit das Konzept nach seiner Vervollständigung seinen Namen ‚Gesamtkonzept‘ tatsächlich verdient.

II. Der Deutsche Bundestag begrüßt,

- das Bemühen um einen Ausgleich der Interessen an der Elbe, mit diesem seit 2013 laufenden Prozess, unter Einbeziehung verschiedener Interessengruppen,
- dass das Gesamtkonzept Elbe und alle Prozessbeteiligten das Problem der Sohlerosion an der Elbe anerkennen und keine Maßnahmen ergreifen wollen, die das Flussbett weiter vertiefen,
- den vorgelegten Handlungsrahmen des Konzeptes, der offene Fragen und Konflikte benennt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

III. Der Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- unabhängig vom Gesamtkonzept Elbe schnellstmöglich Maßnahmen zu ergreifen, die die **S**ohlerosion der Elbe stoppen und umkehren und keine Maßnahmen umzusetzen, deren Auswirkungen auf die Sohlerosion nicht bekannt sind, ,
- ein quantifizierbares Ziel zur Umkehr der Sohlerosion und anderer naturschutzrelevanter Zielstellungen zu verabschieden und im Gesamtkonzept Elbe festzuschreiben. Weiterhin ist
    - die Forschung zum Erhalt eines ökologisch intakten Flusses, insbesondere zum Stopp und zur Umkehr der Sohlerosion zu stärken und
    - das 2009 vom Bund und von den Ländern Sachsen und Sachsen-Anhalt erstellte Sohlstabilisierungskonzept Elbe mit seinem Pilotprojekt in Klöden um das Ziel des Stopps und der Umkehr der Erosion zu erweitern und zügig umzusetzen,
    - zeitnah eine deutliche Erhöhung der Geschiebezugabe zu prüfen und umzusetzen,
- sich weiterhin zum Ausbaumoratorium an der Elbe zu bekennen und
    - anzuerkennen und zu verdeutlichen, dass Mindestfahrrinnentiefen der Elbe angesichts von fortschreitenden Klimaveränderungen, Niedrigwasserjahren und Sohlerosion angestrebt aber nicht garantiert werden können sowie
    - in Gesprächen mit Vertretern Tschechiens deutlich zu machen, dass die Zielstellung des Gesamtkonzepts Elbe nicht mit dem Bau weiterer Staustufen an der bereits gestauten und verbauten Elbe in Tschechien kompatibel und dass eine Angleichung der Befahrbarkeit unmöglich ist,
- das Gesamtkonzept Elbe zu vervollständigen und im Folgeprozess weiterzuentwickeln. Dafür ist
    - mit den Elbeanrainer-Bundesländern ein verbindliches Zeit-, Handlungs-, und Finanzkonzept für den Anschluss- und Umsetzungsprozess „Gesamtkonzept Elbe“ zu entwickeln und mit ausreichenden finanziellen und personellen Mitteln, insbesondere die Umsetzung der ökologischen Maßnahmen, sicherzustellen und offene Fragen und Konflikte zügig zu lösen (offene Zukunftsfragen – Kapitel 5). Insbesondere müssen folgende Fragen schnellstmöglich beantwortet werden: Stopp und Umkehr der Sohlerosion, Vereinbarkeit des Unterhaltungsziels einer Mindestfahrrinnentiefe von 1,40 m (GIW 2010) mit den Zielen des Stopps und der Umkehr der Sohlerosion und den Zielen der FFH und WRRL, und umweltverträgliche Ausgestaltung des Elbe-Regelungssystems,
    - darauf hinzuwirken, dass auf Bundes- und Landesebene die bisherigen und künftigen Ergebnisse des Prozesses Gesamtkonzept Elbe als Grundlage für das Verwaltungshandeln dienen,
    - sicherzustellen, dass die Verantwortung für den Folgeprozess weiterhin beim Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit und Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur liegt und die Länder hierin stark eingebunden sind,

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

- der Folgeprozess zum Gesamtkonzept Elbe transparent und partizipativ zu gestalten. Die Menschen vor Ort und Interessenverbände sollen umfassend und angemessen am Folgeprozess zum Gesamtkonzept Elbe teilhaben können, wozu Ressourcen sicher zu stellen sind,
- im Rahmen des Anschlussprozesses, die Zielstellung des Eckpunktepapiers einer übergreifende Behandlung der Flussgebietseinheit Elbe umzusetzen, statt der weiterhin sektoralen Abschnittsperspektive des vorliegenden Gesamtkonzeptes Elbe nach Erosionsstrecke und Reststrecke,
- sicherzustellen, dass nur Maßnahmen umgesetzt werden, die Synergieeffekte zur Erreichung der Ziele von Fauna-Flora-Habitat-(FFH)-Richtlinie und WRRL mit sich bringen,
- darauf hinzuwirken, dass bei der Umsetzung Synergien mit dem Bundesprogramm Blaues Band genutzt werden,
- der Elbe-Seiten-Kanal insbesondere bei der Bedarfsplanung des Bundes und im Umgang mit der im GKE definierten Reststrecke zu berücksichtigen,
- ein Monitoring für alle im Rahmen der Umsetzung des GKS durchgeführten Maßnahmen zu betreiben und dafür ausreichende personelle und finanzielle Ressourcen zur Verfügung stellen,
- der ökologischen Hochwasserschutz entlang der Elbe in Zusammenarbeit mit den Ländern weiter voranzubringen,
- sich für die Entwicklung einer touristische Marke „Elbe“ einzusetzen – mit besonderem Augenmerk auf Radtourismus und nicht motorgetriebenen Wassersport .

Berlin, den 20. Juni 2017

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.